

ISCET

Percursos

IDEIAS

Revista do Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo

DOURO: Turismo e Desenvolvimento
Notas de um debate

A Criança Enquanto Consumidor
Confrontando Perspectivas

**Coexistência entre a Realização Pessoal
e Profissional da Mulher Moderna**
Realidade ou Utopia?

Do Papel do Educador na Actualidade

As Relações entre Anunciantes, Agências e Meios:
Uma classificação doutrinal dos contratos de publicidade

Uma Introdução à Simulação Computacional
Instrumentos de apoio à tomada de decisão

Qualificação e Vivificação das Áreas Centrais:
O caso da Baixa do Porto

Socrates in ISCET

O Dinamismo da Análise SWOT

Realismo Político e Gestão Empresarial:
Uma análise crítica sobre a transposição do quadro teórico-conceptual
da Ciência Política para as Ciências Empresariais

Qualificação e vivificação das áreas centrais:

O caso da Baixa do Porto¹

José A. Rio Fernandes

Docente do IS CET

A Baixa do Porto:

enquadramento espacial e temporal

Vivemos um período historicamente “denso”, marcado por alterações substanciais, de elevada intensidade e alargadas a muito diversos domínios da nossa vida individual e colectiva (social, cultural, económico, político,...) Estas alterações têm, naturalmente, uma expressão importante no território, muito em especial nas grandes metrópoles. Todavia, apesar da condição que alguns classificaram de dupla periferia (no contexto europeu e nacional), também se repercutem na cidade do Porto muitas das transformações que levam diversos autores a considerar a existência de um período de alterações revolucionárias, tendentes a constituir uma cidade significativamente diferente e organizada segundo padrões novos, dita pós-moderna. Dizem alguns, todavia, que “*plus ça change, plus c’est la même chose*” e por certo que a relação entre o moderno e o pós-moderno é uma relação contraditória que não de “...ruptura total como querem alguns, nem de linear continuidade como querem outros” (Santos, 1994, p. 92). Assim, persistirão sem dúvida – e por muito tempo – aspectos que, no essencial, marcaram a cidade desde o século XIX e que, por sua vez, se sobrepujaram a uma cidade anterior. Todavia, afirmar-se-ão crescentemente novas formas, funções e modos de viver que obrigarão a repensar conceitos, abordagens e intervenções e deverão merecer que se considere com seriedade as transformações que hoje se vivem na construção de uma cidade que, sem sabermos como será, por certo acordaremos virá a ser significativamente diferente da que conhecemos.

Esta transformação da cidade tem incidência sobre aspectos os mais variados, como sejam os da crescente mobilidade, os da descontinuidade territorial do urbano, o das novas segmentações do tecido social e o da transformação da economia e do consumo, com o acesso cada vez mais generalizado a uma multiplicidade de bens e serviços. Na cidade, estas transformações têm naturalmente uma importante expressão espacial: a periferia fica mais acessível e cresce sobretudo a partir de grandes conjuntos (bair-

ros, cooperativas, condomínios fechados, ...) ou equipamentos públicos e privados (parques de exposições ou industriais, complexos comerciais ou desportivos, ...) e o centro entra numa decadência, para que concorrem em simultâneo a construção da cidade pós-moderna e os elementos de estagnação ditados pelo mercado.

Pretende-se ao longo deste artigo abordar esta questão, reflectindo sobre a cidade do Porto e a sua Baixa, no contexto de um processo tornado único e complexo pela interacção de tempo, espaço e tecido social e que se desenvolve no contexto de uma oportunidade associada à condição do Porto como Capital Europeia da Cultura em 2001.

Temporalmente, importa antes de mais considerar o processo revolucionário vivido na criação e afirmação do novo centro da cidade industrial de Oitocentos, quando se deu uma progressiva periferação (económica e física) da feira, cuja importância diminui na exacta medida em que o comércio fixo se afirma e o pensamento higienicista e industrial se reforça. Em consequência, destinam-se aos feirantes espaços então marginais à cidade (como a Rotunda da Boavista, ou o Largo da Corujeira), extinguem-se feiras e constroem-se mercados: Anjo e Bolhão primeiro, mais tarde o do Peixe e outros, de que subsiste a estrutura do de Ferreira Borges (já de 1888). Mas é sobretudo o processo de separação nítida entre o fabrico e a comercialização que se vai repercutir de forma mais evidente na reestruturação do tecido económico da cidade, já que à medievá continuada (temporal e física) entre a produção, a venda e o trabalho doméstico, sucede uma subdivisão entre os tempos e os espaços que gera uma nítida separação entre um centro de comércio que se vai definir junto à Praça de D. Pedro IV (antiga Praça Nova e actual Praça da Liberdade, que os portuenses significativamente conhecem como “a praça”) e um aro fabril em torno do que então era a cidade, com unidades de média e grande dimensão em Massarelos e Cedofeita, junto ao rio e, mais a norte, junto à estrada velha para a Foz e Matosinhos, no limite setentrional, próximo do caminho para Braga, e a leste, no Bonfim e na parte alta de Campanhã. Existem ainda pequenas unidades industriais no

interior do tecido urbano (cujo número terá mesmo aumentado), enquanto que o comércio se vai sedentarizando em outras ruas que não só as mais amplas e prestigiadas. Entre todas elas, todavia, para além das Flores dos ourives e da Almada dos ferrageiros, avultam as que compõem o eixo que João



Fig. 1 A Rua de 31 de Janeiro na passagem do século XIX para XX, constitui, com Clérigos e Carmelitas, o eixo essencial do comércio portuense, entre Carlos Alberto e Batalha, o qual se prolonga e mais tarde se reforça em Santa Catarina e Cedofeita.

Fonte: José A. Rio Fernandes, 1997, p. 75.

de Almada havia definido em finais do século XVIII, transversalmente ao sentido geral da expansão radial (Santo António-Clérigos).

Com a sucessiva expansão da mancha construída, a abertura do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I (que evita a passagem pela Ribeira) e a chegada do comboio à Estação de S. Bento, na passagem do século, criam-se as condições de acessibilidade que fazem com que a cidade passe a identificar-se cada vez mais com o seu novo centro, a Norte do recinto muralhado por D. Afonso IV. É aí, à cota alta, que o Porto irá ter a sua “Baixa”, espaço de comércio e serviços, de encontro social e de manifestação política, sede da administração municipal e centro incontestado da cidade industrial, grande e moderna, que a abertura da Avenida dos Aliados, em 1916, definitivamente consagrará.

Desde então, assiste-se à multiplicação dos estabelecimentos e a uma especialização das actividades económicas, cuja disseminação e “filtragem” espacial não fazia prever, pelo menos até ao final dos anos 70, qualquer possibilidade de contestação à absoluta supremacia da “Baixa” como centro do Porto e espaço de máxima atracção regional para aquisição de bens ou procura de serviços (Fernandes, 1997). A contínua expansão dos estabelecimentos, o desenvolvimento em altura da ocupação funcional (com ocupação de

diversos pavimentos), o prolongamento para o interior dos lotes (por vezes com soluções de tipo “ilha”, como no caso de algumas galerias comerciais) e a crescente dificuldade de substituição do construído, haveria no entanto de levar à sua exaustão, iniciando-se um processo de diminuição da capacidade atractiva de investimento que teria como contraponto, nos anos 70 e 80, a emergência de condições mais vantajosas a ocidente.

A Ponte da Arrábida (1963) e a ligação rápida ao Porto de Leixões e ao Aeroporto de Pedras Rubras, reforçaram significativamente a acessibilidade a Oeste do principal centro, enquanto que as características formais (avenidas bem pavimentadas, largas e rectilíneas) e residenciais (marcadas pela predominância de pessoas de elevado estatuto social e/ou económico), se associaram a um processo de modernização da economia (com o reforço da iniciativa privada, na banca e seguros, designadamente, e a chegada de cadeias internacionais de hotéis e de comércio retalhista), à necessidade de espaços amplos onde se pudesse construir em altura, numa área com qualidade e prestígio, particularmente bem infraestruturada (próxima de auto-estradas, aeroporto, parque de exposições e universidade). Concomitantemente, deu-se também um processo de periferização da indústria, com as fábricas abandonadas na cidade (em Júlio

Dinis e Galiza, no Campo Alegre e junto à Avenida da Boavista, por exemplo) a dar lugar a complexas operações imobiliárias, numa concorrência acrescida entre grupos económicos e territórios, que promovem a modernidade e um certo tipo de desenvolvimento de todo o lado ocidental portuense em geral, de uma Boavista “alargada” em particular e, agora, cada vez mais, de um litoral metropolitano que parece associar a Póvoa, Vila do Conde, Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Espinho (ou suas partes) num cordão territorial de desenvolvimento claramente distinto do Porto Oriental - ainda industrial e grossista - e dos municípios mais suburbanos do interior (em especial Gondomar, Valongo e Paredes).

Nos anos 80, “a Baixa, despromovida a “centro tradicional”, é cada vez menos lugar privilegiado para acolher manifestações políticas, sociais e culturais, a favor, designadamente da Rotunda da Boavista (Praça Mouzinho de Albuquerque), enquanto que o comércio e os serviços acompanham as fortes alterações introduzidas nos últimos anos” (Fernandes, 1992). A decadência da área central é já claramente visível ao longo da década de 90, já que, depois do processo de crescimento e especialização no domínio do comércio retalhista de artigos pessoais (roupas, sapatos, jóias e outros acessórios), passa a verificar-se a estagnação da maioria das actividades e mesmo a desvalorização relativa dos preços do solo – naturalmente acentuados pela concorrência acrescida dos grandes centros comerciais e dos estabelecimentos de comércio de luxo que se abrem junto à Avenida da Boavista e na Foz –, permitindo a penetração de talhos e cafés, ou mais tarde, as lojas de artigos de baixo custo de proveniência oriental. Espaço vazio à noite, onde alguns dos edifícios apresentam sinais de evidente degradação, a “Baixa” é também lugar de insegurança (real e/ou percebida), parecendo estender-se a ela características que antes se associavam apenas a algumas áreas do Centro Histórico.

Entretanto, se bem que o Centro Histórico assinala alterações significativas, o tecido urbano consolidado da “velha” área central da cidade, parece marcado essencialmente por um processo de duplo empobrecimento, associado ao significativo despovoamento por pessoas e actividades (nalgumas artérias são já em maior número os espaços devolutos que os ocupados) e à decadência formal dos edifícios, cujos materiais exteriores e interiores se decompõem, a partir quantas vezes de telhados incompletos ou janelas abertas, a promover (inadvertida ou intencionalmente) a

aceleração da ruína.

A Baixa na “cidade pós-moderna”

A dificuldade de criar estacionamento para residentes e activos, a inexistência de elevadores e outros elementos de conforto, contribuem também, por certo, para o progressivo abandono do edificado, enquanto que as características do cadastro, contribuem para a dificuldade de acesso das grandes empresas, ou mesmo para a emergência de novos conceitos, que se vêem confrontados com uma pulverização da propriedade e com modalidades e valores de aluguer, arrendamento comercial e trespasse que inibem o normal funcionamento do mercado. Neste domínio, recorde-se apenas – até pela importância dos seus efeitos – os escassos valores do aluguer para habitação de fracções de imóveis fortemente necessitados de avultados investimentos de conservação e a desigualdade de condições entre a rua e o centro comercial, relativamente ao valor do investimento inicial (o trespasse, mesmo que hoje menos especulado, pode significar para muitos estabelecimentos das principais ruas comerciais quantias superiores a 1 milhão de escudos/m²). Neste contexto também, não só “...o restauro não é competitivo face à cidade expandida, à política de rendas, às protecções patrimoniais e à burocracia instalada” (Porter, 1995), como é particularmente desvantajoso o investimento particular e cara, discriminatória e sempre incompleta a intervenção do Estado, apesar da maior sensibilidade política para os problemas da cidade histórica e de alguns avanços recentes da legislação.

Mas para lá da compreensão das dinâmicas internas da cidade, a abordagem à “crise da cidade histórica” ficará sempre incompleta se não se tiver em conta o rápido e alargado movimento de suburbanização que a metrópole portuense tem vindo a viver, para o que contribuíram decisivamente a alteração das acessibilidades, a maior mobilidade das pessoas e a disponibilidade e menor preço do solo. Assim, depois da relação entre a cidade central e histórica e a cidade periférica e moderna favorecer esta no domínio demográfico, com acréscimos populacionais e importante diferença na distribuição dos diversos níveis etários, segue-se a expansão do emprego, em associação à desindustrialização da cidade histórica e à criação de núcleos industriais planeados ou espontâneos na periferia e, mais recentemente, este reforço crescente da periferia, alarga-se a outros

domínios, com o considerável contributo dos centros comerciais. Concebidos como espaços de consumo e de lazer, tornaram-se também novos lugares de sociabilização e referências incontornáveis da metrópole que, com outros, fazem com que em geral, "...os novos espaços do consumo [estejam] a reduzir a cidade e a espacialização de uma boa parte das práticas quotidianas a um conjunto de enclaves cénicos onde se desenrolam as experiências de consumo" (Cachinho, 1999: 576).

Cumulativamente, outros elementos centrais da área metropolitana e da região criam-se na periferia e/ou aumentam significativamente a sua importância, como é especialmente o caso do aeroporto e dos parques empresariais, de congressos e de exposição (em Matosinhos, Maia e Santa Maria da Feira). E também na perspectiva política, importa

e receitas orçamentais, seja pelo correspondente acréscimo da notoriedade dos autarcas, assim se constituindo um puzzle de equilíbrios perpetuamente instáveis e de articulações partidariamente transversais, perante interesses individuais ou colectivos, onde nem sempre a cidade histórica sai beneficiada, seja o Porto relativamente à envolvência, seja, no interior de cada município, quando se trata de fazer opções entre o tecido consolidado, em Gaia e Matosinhos por exemplo, e as novas áreas de expansão, em Pedroso, Aguda, Leça da Palmeira, Perafita, ... (Fernandes, 1996).

Existe assim um cruzamento de forças, entre o litoral e o interior e o centro e periferia. Relativamente aos elementos da centralidade de base económica, pode dizer-se que após o desenvolvimento terciário da área da Boavista ter levado à ampliação da área central da cidade, com a constituição de um pólo complementar e concorrencial face ao núcleo inicial (Fernandes, 1997), se assiste, ao longo da última década, à constituição de um eixo metropolitano que se expande para lá da cidade do Porto, articulado pela parte terminal da A1, pelo tramo ocidental da Via de Cintura Interna e pela Avenida AIP, o qual, do GaiaShopping ao NorteShopping, inclui os centros comerciais Carrefour e Arrábida Shopping, e serve igualmente as áreas economicamente mais dinâmicas do Porto, na constituição de uma nova estrutura central que, à escala metropolitana, desempenha hoje um papel não muito distinto do que, à sua época, na escala urbana de então e num contexto de afirmação da moderna cidade industrial, desempenhou a Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados.

Para lá do registo do confronto centro-periferia e nascente-poente (com vantagem relativa para os últimos), importa registar na nova cidade que se afirma, dita pós-moderna, por um lado, o reforço da interdependência e coesão metropolitana, na medida em que os fluxos são mais multi-propósito e multi-direccionais e estão cada vez menos marcados por uma simples dependência casa-trabalho entre periferia e centro (que, de resto, nunca esteve perto de ser exclusiva); por outro, uma eventual tendência a uma maior diferenciação nos usos, com evidentes descontinuidades espaciais. Não existem ainda elementos suficientes que nos permitam falar da constituição de uma "cidade-arquipélago", composta de "ilhas de desenvolvimento", por entre o "oceano de indiferença". Todavia, cada vez mais nos articulamos espacialmente com pontos ou parcelas do território distantes entre si, passando por entre todo o demais espaço indiferente, utilizando uma densa rede "tubos" de

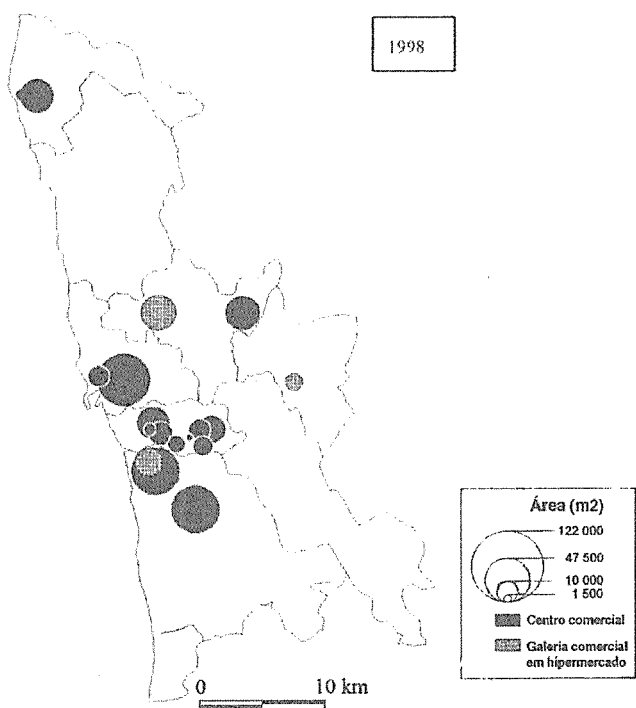


Fig. 2 – Centros comerciais na AMP em 1998 (os círculos são proporcionais ao número de estabelecimentos, a cinzento estão identificados hipermercados com galerias).

Fonte: Herculano Cachinho, 1999, p. 209.

considerar o aumento da importância das "cidades periféricas", seja pelo aumento do número de habitantes, votantes

relação (vias rápidas, linhas ferroviárias,...). O estabelecimento de uma relação directa entre a residência, o estacionamento e os prédios (onde se trabalha, faz compras, almoço ou janta, articula com outros modos de transporte, ...), retiram vida à cidade, abandonam os passeios e ajudam a construir uma imagem de desolação e de medo que, por sua vez, acrescenta atracção às novas e velhas formas de segregação, promovidas por interesses poderosos.

Esta nova cidade, expandida e feita de enclaves, é a metrópole dos condomínios fechados e dos tecnopólos, aeroportos, parques de exposições, centros comerciais e "outlet centers", que se prolonga em parques temáticos e outras formas de recriação de ambientes agradáveis, que reinventam a cidade (como no caso das "edge cities" de Garreau) e conduzem à decadência da cidade herdada. Por isso é que a cidade que construímos é, claramente, uma cidade significativamente distinta da que herdámos. Marcada pela presença de grandes implantações, voltadas para dentro e sem relação funcional com a envolvente (como os centros comerciais, os condomínios fechados, ou os prédios de escritórios), pela quebra do zonamento (com a prevalência de edifícios de uso misto) e pela emergência de novas formas de segregação e exclusão, esta cidade é diversa de caso para caso, mas, invariavelmente, marcada pela emergência de "...enclaves territoriais distintos e sem continuidade com a estrutura sócio-espacial que os cerca" (T.B. Salgueiro, 1999b: 247).

Assim, perde importância a proximidade, na relação social como no emprego e na aquisição de bens e serviços. Mas, apesar da relação de vizinhança parecer perdida, de facto, as relações sociais parecem antes transformar-se, a acreditar que "...mesmo nas periferias e nas zonas de bairros sociais, há novas relações sociais e lugares de encontro público... [que] ...permanecem invisíveis para os que procuram nos novos sítios as práticas e os sinais antigos (F. Ascher, 1998: 31).

Como se procurou vincar, um dos elementos mais marcantes da reestruturação da cidade está associado ao fim do papel hegemónico do centro da cidade. Porque, se a forma como se organizavam as trocas e a evolução dos transportes permitiram acentuar e ampliar o seu papel, ao tempo em que se reforçava a sua acessibilidade a um vasto território ao longo do século XX, actualmente, o centro da aglomeração urbana não é necessariamente o seu lugar mais facilmente acessível, até porque não é já possível um único espaço integrar as funções administrativa, comercial, finan-

ceira, política e cultural. Por um lado, emergem novas centralidades, ditas periféricas, embora por vezes mais acessíveis para mais pessoas que o "velho centro" (numa inversão completa da cidade que conhecíamos); por outro, verifica-se uma especialização de determinados espaços, aos quais se associam "centralidades especializadas", de âmbito bem determinado, como o patrimonial e turístico (no caso do Centro Histórico do Porto), ou para alguns tempos do dia ou da semana (como na ocupação da frente ribeirinha do Porto para actividades ligadas à noite), ou para certos grupos de cidadãos (como na emergência dos cafés quase só para "jovens de sucesso" em Leça da Palmeira).

A Baixa e os projectos de 2001

Tendo em atenção o processo de degradação que vive e a importância de que se reveste para um conjunto alargado de cidadãos, não estranha que a Baixa do Porto, depois de diversos alertas, seja por fim tomada como objecto de uma das mais importantes intervenções que a cidade do Porto vive actualmente, significativamente favorecida pela condição de Capital Europeia da Cultura, e tendo por base um projecto ambicioso e complexo que procura perpetuar a Baixa, adequando-a às necessidades, desejos e expectativas dos cidadãos.

Trata-se, essencialmente, de procurar obstar a um duplo desperdício, que leva a que o abandono do tecido consolidado se repercuta numa especulação periférica que implica custos públicos de infra-estruturação e dotação de equipamentos e gera ineficiências de menor ou maior duração, com um desocupado expectante que se soma ao desocupado devoluto da cidade existente, na constituição de uma imensa massa construída perfeitamente desaproveitada. Por outro lado, este movimento de periferização, está muitas vezes associado também a uma dupla desqualificação, que gera a decadência do centro e a adulteração e suburbanização das periferias, com o aumento do número e da distância das deslocações e os desperdícios de energia e tempo daí decorrentes, com efeitos na qualidade de vida individual e colectiva.

Neste processo, o consolidado urbano torna-se por vezes quase apenas um cenário, um vazio visitável que é visto apenas como cidade para os turistas, perdendo vitalidade e significado no dia-a-dia dos cidadãos. No velho centro, dito tradicional, passam a sediar-se alguns dos princi-

país males urbanos, sobretudo da insegurança, muitas vezes ampliada além do real, e de um desconforto e desvalorização do tecido económico que reforçam, por vezes intencionalmente, a atracção dos novos espaços de consumo e ajudam a vender os “condomínios fechados” pericentrais e periféricos.

Já há largos anos que era possível identificar os sinais de uma decadência anunciada (J. Rio Fernandes, 1992). Embora agora mais difícil (embora mais fácil do que se fosse ainda mais tardia), esta intervenção sobre a Baixa do Porto continua a ser indiscutivelmente necessária, reclamando planeamento e intervenção e, sobretudo, integração. Porque, a Baixa é apenas a sinergia das suas partes.

Em qualquer intervenção – como no caso particular do Porto – importa reter na base da intervenção geral, uma ideia fulcral e simples, pouco ou mesmo nunca expressa e, por isso mesmo, fonte de todo o tipo de equívocos: a de que se trata de adequar a área central da cidade aos novos tempos e não a de reconquistar uma cidade perdida. De facto, o centro metropolitano hegemónico que todos os que desejássemos podíamos visitar de automóvel, está para sempre perdido e seria um tremendo equívoco pensar como possível a sua reconstrução, por muito que os mais nostálgicos (normalmente pouco jovens), ou mais interessados (como alguns agentes económicos) desejassem. Outro enorme erro, a nosso ver, seria o de copiar modelos de sucesso, próprios de outros contextos, na busca de um “centro comercial ao ar livre” que, inevitavelmente, diminuiria a identidade da área central e dificilmente conseguiria reproduzir, com vantagem, as dimensões mais favoráveis do centro comercial: “a maior necessidade da Baixa é carácter. Se nada distinguir a Baixa, do eixo comercial, do centro comercial, do armazém mais próximo, ou da loja de cadeia, porque há-de alguém maçar-se a ir à Baixa? (R.B. Gratz, 1998: 262).

Note-se que as áreas centrais “...que foram reconstruídas mas não renascidas, foram-no de acordo com planos dispendiosos de banqueiros, planeadores, políticos e promotores imobiliários [e] o resultado é uma colecção de lugares caros de grande actividade – atracções turísticas – ligadas umas às outras e aos subúrbios por uma densa rede de autoestradas. O tecido urbano complexo e multidimensional não pode ser substituído por uma colecção de atracções que não fazem cidade” (R.B. Gratz, 1998: 2). Mesmo porque, seja na dimensão comercial, como em relação aos espaços públicos, aos imóveis e a praticamente todos os outros aspectos, a homogeneização de formas, conteúdos e vivên-

cias, deverá ser sempre evitada, tanto quanto possível. Porque importa que não se esqueça que o “glocal” diversifica no local e empobrece a escala menor. Nesta medida, a omnipresença do granito no pavimento das ruas e praças mais marcantes das cidades do Norte de Portugal (em lage, cubo, meio cubo e cubinho) e ou do *franchising* nas principais ruas e nos maiores centros comerciais, por exemplo, favorecem a imagem urbana da cada uma das cidades *de per se*, ao mesmo tempo que, na sua comparação, as empobrece, porque lhes retira individualidade – mantemos presente a ideia que “o inferno é um lugar de inescapável igualdade e de interminável aborrecimento” (V. Gruen, 1964), sem contudo defendermos uma atitude de conservacionismo de tipo museológico, ou atitudes de “cabeça na areia” que tornariam praticamente irreversível a drástica desvalorização da Baixa.

“Não existe uma fórmula simples para o sucesso. Para cada problema existe uma solução fácil e é errada. Lugares complexos com problemas complexos necessitam de muito esforços...” (R.B. Gratz, 1998: 339). Mas, mesmo que as desajustadas expectativas façam parecer mais pequenos os resultados, o atraso de muitas das intervenções face à celebração da Capital Europeia diminuam o aplauso, algumas faltas de coordenação prejudiquem a amplitude e eficiência da intervenção, assim como os desajustes ideológicos e político-partidários ou os inconvenientes de curto prazo possam provocar grande ruído mediático, por certo que a Baixa, em 2002 e nos anos seguintes, longe de perfeita, estará por certo bem mais apta a enfrentar os desafios do futuro, do que aquela que conhecíamos antes e que agonizava, num suplício lento, à espera da morte. Pena, ainda assim, que se tenha tido que sacrificar alguns elementos emblemáticos da cidade do século XX (como os belos trabalhos em calcário e basalto que decoravam muitos dos passeios) e mesmo elementos de um património irrecuperável (como, na Cordoaria, onde desapareceram os traços do primeiro jardim românico do Norte de Portugal), ou que, noutros casos, os resultados tenham que ser tão controversos (como em Carlos Alberto). Fica também, em relação a parte das obras, uma certa dúvida sobre se seriam verdadeiramente prioritárias a um projecto de cidade e metrópole, assim como se os resultados mereceram os montantes envolvidos.

Em geral – e para lá de 2001 –, importa considerar na intervenção sobre o centro de cidade, a urgência, a necessidade de ser continuada e a importância de saber aproveitar oportunidades.

No primeiro dos aspectos, sabe-se que, em regra, quanto mais tardia, mais difícil e dispendiosa se torna qualquer intervenção, seja pela acentuada degradação do edificado e do espaço público, seja pela imagem projectada que depois de construída em torno da sujidade, insegurança e decadência, se torna de muito difícil reversão. Em segundo lugar, ressalte-se a necessidade de qualquer intervenção, particularmente quando tem lugar num espaço tão complexo e dinâmico, necessitar absolutamente de se prolongar no tempo, fazendo apelo a uma conjugação de vontades e a um espírito de parceria, condicionado pela percepção dos cidadãos e da administração da prioridade do espaço no projecto de cidade. Por último, neste tempo de competitividade e de variabilidade das condições de apoio financeiro a acções públicas e privadas, em que a dimensão local depende acentuadamente das oportunidades criadas pelo Estado e pela União Europeia, não basta ter ideias, importa transformá-las em projectos e saber aproveitar (ou criar) as oportunidades.

É neste contexto que se desenvolve a intervenção que ocorre na Baixa do Porto, aproveitando a interiorização da necessidade do poder central “compensar” a segunda cidade, após os enormes gastos de dinheiros públicos envolvidos na Expo98 e a requalificação urbana e melhoria de acessibilidades que lhe esteve associada. É certo que os vários estudos realizados, as propostas e, sobretudo, a concretização, não

apresentam a desejada coesão (em boa parte pela escassez de tempo) e que, em muitas circunstâncias, a forte interven-

ção sobre a Baixa pode ser vista essencialmente como o resultado da soma de vontades, colagem de projectos e da sobreposição (ou sequência temporal) de períodos de execução.

Se os projectos que dizem respeito ao espaço público e ao seu subsolo avançam e transformam a imagem da área central e os transtornos das obras vão dando lugar a artérias significativamente beneficiadas, infraestruturas renovadas, túneis e novos espaços de estacionamento, o investimento em ligação à iniciativa privada conhece diversas vicissitudes que o tempo melhor explicará, tardando a modernização dos estabelecimentos de comércio e restauração, assim como as obras de conservação dos imóveis que permitam a recuperação da ocupação habitacional. Todavia, quer as dificuldades associadas ao período de obras no espaço público, como a revalorização decorrente dessa beneficiação, poderão dar lugar a intenso movimento de transferência de propriedade (ou arrendamento), com efeitos previsivelmente positivos no tecido urbano. De resto, relativamen-

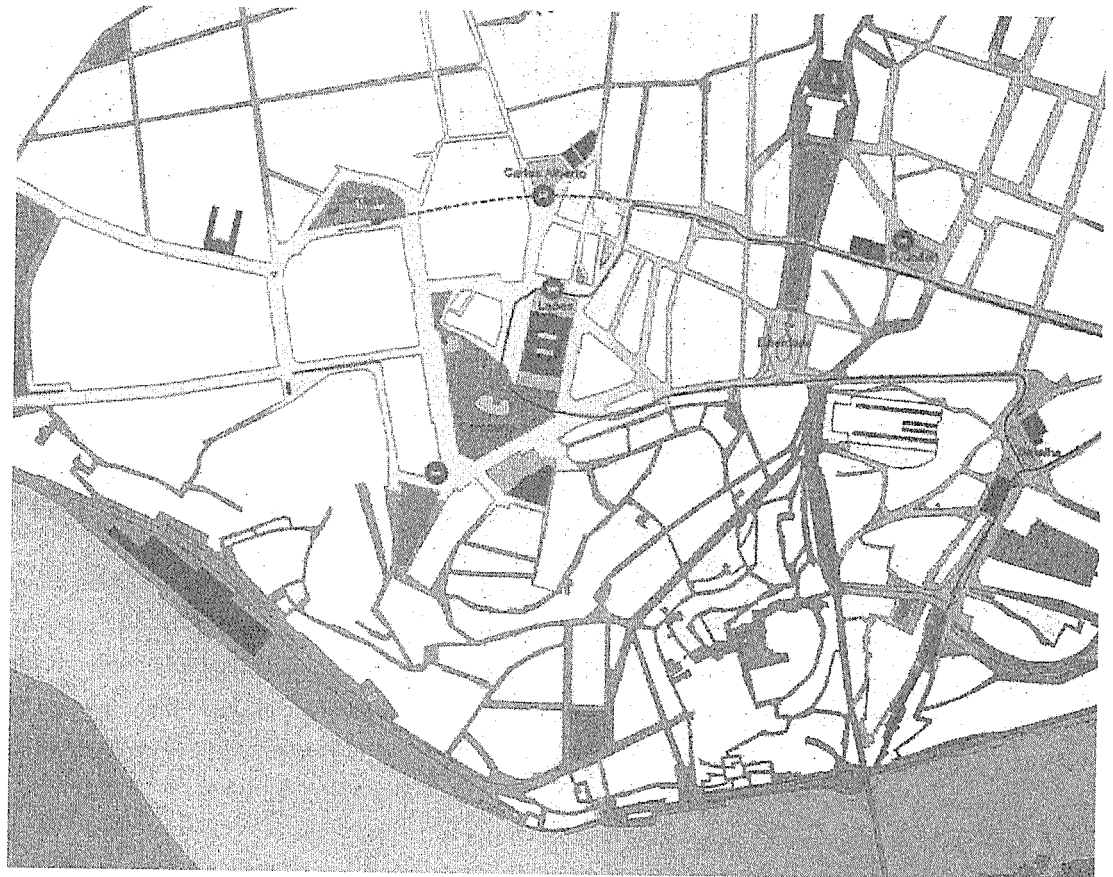


Figura 3 – Plano Geral de Intervenção da Sociedade PORTO 2001 para a Baixa.

Fonte: Sociedade PORTO 2001.

te ao comércio e à restauração, lembre-se que reputados especialistas do desenvolvimento julgavam inconveniente a

existência de apoios directos, como os que estão disponíveis para os comerciantes da Baixa no quadro do UrbCom, considerando como "...sabido que os subsídios directos às empresas não funcionam [, pelo que o]s fundos governamentais deveriam ser canalizados para a criação de infra-estruturas, para reforço da segurança, limpeza ambiental e outros investimentos destinados a melhorar as condições das empresas. Estas poderiam então tomar sozinhas as suas decisões, tendo por base real o lucro" (M. Porter, 1995).

De todo o modo, é muito importante a revalorização do tecido económico da área central, em especial a sua associação a actividades inovadoras, onde o comércio tradicional possa adquirir uma dimensão patrimonial sem perder o objectivo central da competitividade, e todo o independente em geral possa acrescentar diversidade, na porta ao lado da loja de cadeia internacional, ou do estabelecimentos da grande empresa. Por certo que também a residência é necessária, tendo em atenção o favorecimento de um espaço de uso contínuo, que promova uma cidade viva a todas as horas do dia e da noite. Neste domínio, para além das indispensáveis medidas de conservação do edificado, importará não esquecer a necessidade de criar estacionamento residente em condições vantajosas, assim como a instalação de elementos que reforcem o conforto no uso de prédios altos, como os elevadores, importantes sobretudo para os mais idosos (que são cada vez mais). Em todo o caso, deverá prevenir-se uma intensa "gentrificação" (ocupação exclusiva por intelectuais jovens de classe média/alta) que adulteraria a imagem e o uso dos espaços e excluiria populações com menor poder de compra.

Na vivificação que passa pelo combate à "cidade morta", não pode esquecer-se também a animação urbana, na multiplicidade de eventos e na circulação e estada de pessoas, as mais diversas, o que decorre em boa parte da capacidade do espaço público para acolher usos variados e da existência de uma boa interlocução entre este e o espaço privado, na constituição de um semi-público (esplanadas, átrios e corredores) e de espaços de transparência e transgressão, particularmente ricos do ponto de vista da sociabilização. Outro grande objectivo deverá estar associado à qualificação, em especial o que passa pelo combate à degradação, ou seja, por um vasto conjunto de "pequenas coisas", ligadas por exemplo à segurança, à limpeza, à iluminação e ao mobiliário urbano em geral, assim como à imagem projectada, o "marketing", aspecto "todo-importante" dos nossos dias.

Um outro ponto que nos parece decisivo prende-se com a necessidade de facilitar o acesso. Não sendo possível a manutenção do automóvel como o meio indispensável de deslocação no interior da área central, o peão deverá ser o mais privilegiado. Mas os parques de estacionamento automóvel, o metro, o autocarro e o eléctrico são essenciais, antes de se dar ao peão as desejáveis condições de conforto para a sua circulação e presença tão prolongada quanto possível. Entre todos, será particularmente importante a introdução do metro, como transporte de massas. Todavia, como para outros meios de transporte, não se pense numa simples substituição do automóvel, antes numa diversificação de usos, que, por exemplo em relação às compras, fará preferir-se o automóvel nas deslocações para fazer as compras de quantidade nos centros comerciais (e assegurar as melhores condições de fazer o seu transporte) e o metro ou o percurso a pé, a partir de casa ou do trabalho, para a refeição de almoço, ou a pequena compra ocasional.

Na dimensão urbanística, por entre necessidades mais ou menos óbvias de coordenação, flexibilidade e negociação (sem subversão de interesses colectivos essenciais), retenha-se a necessidade de se ir ao encontro de uma "...individualização dos tempos de vida quotidiana [que] é em simultâneo um produto e uma causa das mudanças na configuração temporal urbana" (F. Ascher, 1998: 148). Assim, "conceber, intervir e gerir as cidades exige a tomada de consciência em simultâneo do construído, dos fluxos de circulação e do emprego do tempo" (F. Ascher, 1998: 160), pelo que, para além da diversidade formal, social e económica na sua relação com o espaço, importa notar a variação de um mesmo lugar ao longo do dia, da mesma semana, ou mesmo do ano, nos seus diferentes usos e consumos e na variação das pessoas que os visitam, logo, no sentido de que se deve revestir a intervenção.

Por outro lado, no crescente desencontro entre a cidade pública e a cidade privada, cremos valer bem a pena apostar contínua e decididamente no espaço de encontro e de sociabilização da cidade aberta, favorecendo as formas públicas e semipúblicas e o encontro franco do privado com o público, sem abdicar de ter a coesão social e de base territorial por objectivo e a fragmentação da cidade de ilhas por mal a combater, face à construção de uma não-cidade de espaços homogéneos e defensivos que, ao anunciarem uma nova cidade, de facto, favorecem a sua negação. Neste sentido, para além da integração urbana desses fragmentos, como elementos abertos e complementares da cidade her-

Notas

dada, (re)construir a cidade histórica e o seu centro terá que ser um cuidadoso exercício de adequação do espaço a novas expectativas, anseios e formas de consumo, através de combinações entre espaço, tempo e tecido social, que permitam acrescentar à cidade que herdámos novas formas e funções, reforçando a sua vitalidade e diversidade, enquanto sede do encontro de culturas, atitudes e diferentes formas de ver, pensar e agir que favorecem a evolução e o desenvolvimento colectivo, no respeito pelo indivíduo.

¹ O presente artigo foi realizado a partir da comunicação apresentada sobre a cidade e a área metropolitana do Porto ao Curso de Verão "Cidade e Urbanismo na Península Ibérica", promovido pela Universidade de Lisboa e coordenado por Jorge Gaspar e que, em versão mais alargada, aguarda publicação em livro.

Bibliografia

- ASCHER, François (1998), *La République contre la ville: essai sur l'avenir de la France urbaine*. Éditions de l'Aube.
- Idem (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*. Éditions Odile Jacob.
- CACHINHO (1999), *O comércio retalhista português na (pós-) modernidade: sociedade, consumidores e espaço*, Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa, polic.
- CARDOSO, Abílio (1996), *Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento*, Edições Afrontamento/Departamento de Engenharia da FEUP.
- FERNANDES, José A. Rio (1997), *Porto: cidade e comércio*, Arquivo Histórico da CMP.
- FERNANDES, José A. Rio (1996), *Poder e poderes na Área Metropolitana do Porto, III Jornadas de Estudo do Norte de Portugal e Aquitânia*, CENPA/Universidade do Porto.
- FERNANDES, José A. Rio (1992), *A Baixa do Porto no último século. Texto de apoio a saída de estudo realizada no âmbito do VI Colóquio Ibérico de Geografia, FLUP, polic.*
- FERNANDES, José A. Rio; CACHINHO, Herculanio; RIBEIRO, Carlos (2000) *Comércio tradicional em contexto urbano: dinâmicas de modernização e políticas públicas*, Observatório do Comércio, <http://www.obs-com.min-economia.pt/> (em construção).
- FERNANDES, José A. Rio; MEALHA, Rui P. (2000), *Urbanismo, forma urbana e comércio a retalho: à procura do centro perdido*, Actas da reunião de São Paulo do grupo "Internacionalização do Comércio" da União Geográfica Internacional, no prelo.
- FERNANDES, José A. Rio; MARQUES, Helder (1999), *A Área Metropolitana do Porto e o Norte de Portugal, face às dinâmicas recentes de transformação demográfica e sócio-económica dos territórios*, in *Percursos & Ideias*, nº2, Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo
- GASPAR, Jorge (1993), *As regiões portuguesas*. Ministério do Planeamento e Administração do Território.
- GORDON, Peter; RICHARDSON, Harry (1996), *Beyond policentrality: the dispersed metropolis. Los Angeles, 1970-1990. Journal of the American Planning Association*, Vol. 62, No. 3.
- GRUEN, Víctor (1964), *The heart of our cities: the urban crisis: diagnosis and cure*. N.Y, Simon and Schuster
- GRUEN, Víctor (1973), *Centers for the urban environment: survival of the cities*, Van Nostrand Reinhold Co.
- MAY, Nicole; VELTZ, Pierre; LANDRIEU, Josée; SPECTOR, Thérèse (1998) *La ville éclatée*, Éditions de l'Aube.
- MEETHAN, Kevin (1997), *York. Managing the tourist city*, *Cities*, vol. 14, No 6, pp 333-342, Pergamon.
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira (coord) (2000), *Território e dinâmicas urbanas: atlas das cidades do Norte de Portugal*, GEDES/FLUP.
- OLIVEIRA, Maria Alexandra de Cosme Marques de (2001), *O comércio retalhista de equipamento da pessoas: alterações de comportamentos e reestruturação territorial nos concelhos de Porto, Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia*, polic.
- OLIVEIRA, Luís Valente de; AGUIAR-BRANCO, José Pedro; BRANQUINHO, Agostinho (coord.) (1999), *Porto: uma cidade boa para viver*, Porto Editora.
- PINTAUDI, Silvana Maria (1999), *Cidade, cultura e poder público, in Pedro de Almeida Vasconcelos; Sylvio Bandeira de Mello e Silva (org.) Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira*, Salvador, Editora da Universidade Federal da Bahia.
- PORTER, Michael (1995), *The competitive advantage of the inner city*, in *Harvard Business Review*, nº 3.
- SANTOS, Boaventura Sousa (1994), *Pela mão de Alice. O social e o político na pós-modernidade*, 2ª edição, Porto, Edições Afrontamento.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1999a), *A cidade e o comércio nos finais do século, Comércio e Qualidade de Vida*, DGCC/DGOTDU.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1999b), *Cidade pósmoderna. Espaço fragmentado*. In Pedro de Almeida Vasconcelos e Sylvio Bandeira de Mello e Silva (org.) *Novos estudos de geografia urbana brasileira*, Editora da Universidade Federal do Brasil.
- SOJA, Edward (2000), *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Oxford, Blackwell.
- ZUKIN, Sharon (1999), *The cultures of cities*, 5ª edição, Oxford, Blackwell.